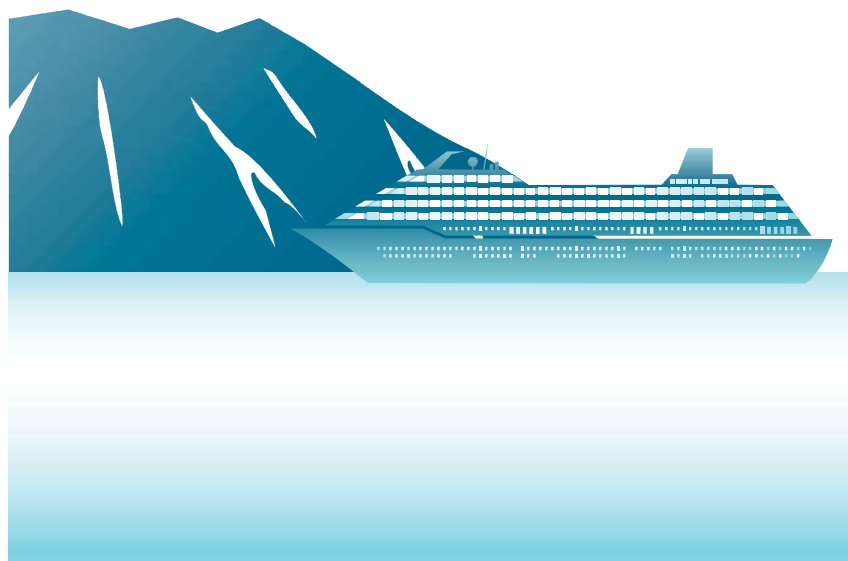


# クルーズ船の時代を迎えて

今、何をすべきだろうか？ 国際観光都市に飛躍するために

環錦江湾ネットワーク オピニオンリーダー

郷原茂樹



## 目次

<b>第1章 日本の状況と鹿児島マリポート</b> .....	3
1. クルーズ船の日本における状況 .....	5
2. 来日クルーズ船のランク別状況 .....	6
3. 素晴らしい錦江湾 .....	7
4. 新しい時代の観光地づくり .....	8
<b>第2章 マリポートに入港したクルーズ船</b> .....	9
1. 錦江湾へのクルーズ船・寄港状況 .....	11
2. 寄港回数 ベスト6 .....	12
3. クルーズ船の発着港 .....	13
4. バストゥア一先 ベスト7 .....	14
5. 錦江湾入港後の鹿児島観光の実態 .....	15
6. 2019年のデータ分析 .....	16
7. クルーズ船の業界の厳しい実態 .....	17
8. クルーズ船のブランドを蘇らせるために .....	18
9. 地元から新しい観光の提案を .....	19
<b>第3章 環錦江湾ゲートウェイをつくろう</b> .....	21
1. 錦江湾を活用する具体的な方策 .....	23
2. 環錦江湾ネットワーク .....	24
3. 環錦江湾ゲートウェイについての提案 .....	25
《提案図》 .....	26
4. 環錦江湾ゲートウェイのひながた .....	27
5. 環錦江湾を活かす、観光のための船会社 .....	28
6. 湾内船の運行事業が安定成長するために .....	30
7. 湾内航路の課題 .....	31
<b>第4章 環錦江湾に新しい観光地をつくろう</b> .....	33
1. 基本ノウハウの開示 .....	35
2. 錦江町への提案 .....	37
3. 各スポットの現況と魅力アップ提案 .....	38
4. 錦江町への総合的な提案 .....	40
<b>第5章 県都に新しい観光拠点をつくろう</b> .....	43
1. 鹿児島市の位置と役割 .....	45
2. 県都・鹿児島市としての新しい発想 .....	46
3. ドルフィンポート跡地を海の玄関に .....	47
4. ドルフィンポート跡地に国際的な観光地づくりを .....	48
<b>第6章 環錦江湾に「空」の観光ルートをつくろう</b> ..	51
1. クルーズ船の富裕層を、環錦江湾へ .....	53

## クルーズ船のブーム到来

1. クルーズ船の日本における状況
2. 来日クルーズ船のランク別状況
3. 素晴らしい錦江湾
4. 新しい時代の観光地づくり



## 1. クルーズ船の日本における状況

## 寄港の急増と大型化

これまでは日本の船会社によるクルーズ船3隻（飛鳥II、にっぽん丸、ばしふいっくびいなす）が1年を通して運行していた。

また、外国の船会社が世界一周のクルーズ船を運行する際、さらに夏のアラスカ、冬のおセアニアにクルーズ船を運行する際、日本の各港に途中寄港していた。

10年ほど前から外国の船会社が、東アジアをマーケットにして本格的に参入し、今日のクルーズ船ブームが起きた。

中国（主に上海港、天津港）および台湾を発着港とするカジュアルなランクのクルーズ船が主流で、日本における寄港先は九州、沖縄が先行している。ベスト3港は、博多港、長崎港、那覇港。

博多港と長崎港はほとんどが中国を発着港とするクルーズ船で、那覇港の場合は香港、台湾のクルーズ船も多い。

シーズン（6月～10月）にはほぼ毎日人港しており、岸壁が不足し、寄港を断る状況も一部でおきている。

また、日本の港を発着するクルージングは、日本の船会社が3隻で運行しているが、このところ外国の船会社も参入して、ダイヤモンド・プリンセス、コスタ・ネオロマンチカなどが1年を通して運行している。クイーンエリザベスもワンポイントで運行。

こうした状況でクルーズ船の大型化も進んでいる。

22万トン級（乗客定員5400人）も出現。

鹿児島の錦江湾にはマリポートが建設され、上記のクルーズ船ブームの受け皿となった。当初の5年間で5倍の勢いで入港は急増し、また屋久島や奄美大島にも寄港する例も増えている。

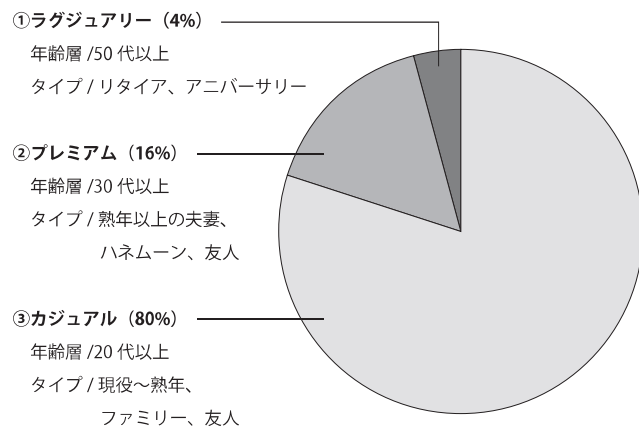
ただし、2020年より、コロナ禍でこの状況は中断している。

## 2. 来日クルーズ船のランク別状況

### 乗客の8割を占める「カジュアル派」

クルーズ船の乗客定員は、数百人～数千人という規模で、最大は5000人を越える。船内にはレストラン、各種売店などはもとより、映画館、コンサートホール、カジノ、運動施設などが完備し、まるごと動く最新都市である。

乗客のランクは次の通り。



- ◎外国の船会社が中国などを発着港とするクルーズ船では、①ラグジュアリーと②プレミアムをあわせて20%で、③カジュアルは80%となっている。
- ◎外国の船会社が日本を発着港とするクルーズ船では、①ラグジュアリーと②プレミアムをあわせて80%で、③カジュアルは20%となっている。

6

## 3. 素晴らしい錦江湾

### 鹿児島マリンボートの魅力

桜島や開聞岳などがつくりだす景観は、日本の国立公園であり、東アジアのなかでも一番美しいという評価を受けている。

日本列島本土の最南端で、太平洋と東シナ海に面しており、どの航路でも寄港でき、また東アジア各港と近い位置にある。

錦江湾はカルデラなので水深が深く、クルーズ船が安心して航行できる。またマリンボートはクルーズ船専用のバースであり、貨物の物流港と併用ではない優位性がある。

2022年にはロイヤル・カリビアン社との官民提携(全国で7番目の事例)によって、マリンボートには最大のクルーズ船(22万トン)が接岸できるバース、およびターミナルが完成する。

船会社との提携は、長期的に安定した寄港態勢が生まれ、観光客誘致も促進される。

◎コロナ禍が収束した後、新たなクルーズ船の時代が到来する可能性が、マリンボートには蓄積されている。

#### マリンボート建設概要

《現在の岸壁》16万トン級に対応できる。  
長さ…340メートル、深さ…9メートル  
◎総工費…約267億円  
(緑地を含むマリンボート全体の費用)

《建設中の岸壁》22万トン級に対応できる。  
長さ…410メートル、深さ…10メートル  
◎総工費…約78億円  
(国直轄工事の岸壁建設費のみ)  
◎2022年に完成

7

## 4. 新しい時代の観光地づくり

### マリンポートにクルーズ船を迎えた、その先の課題

鹿児島マリンポートは東アジアのクルーズ船寄港先としては、最も花形としてマークされている。

これは鹿児島が国際観光地に飛躍できる起爆剤となりうる可能性がある。

地元としても巨大投資によってこれをつくりだした以上、ぜひとも成功しなければならない。

国際観光地に飛躍するため、最優先的にマリンポートが建設されたいま、次の段階として、そこに寄港したクルーズ船乗客をどこに誘導するのか、その課題に取り組む必要がある。

今までのままの観光地に頼ってでは、クルーズ船乗客の受け入れに十分な対応ができない。

この先、新しい時代の観光地づくり、そことマリンポートをつなぐルートの開発など、大きな課題が多々ある。それらの課題は行政のみでは解決できるものではなく、行政が主導しながらも民間が参画してこそ解決できる。むしろ、観光であれば、民間が積極的に参画する必要がある。

◎民間の参画する一例として、ここに試案を提言いたします。

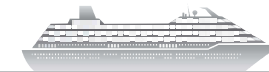
2019年（コロナ渦の前年）

第2章

## マリンポートに入港したクルーズ船

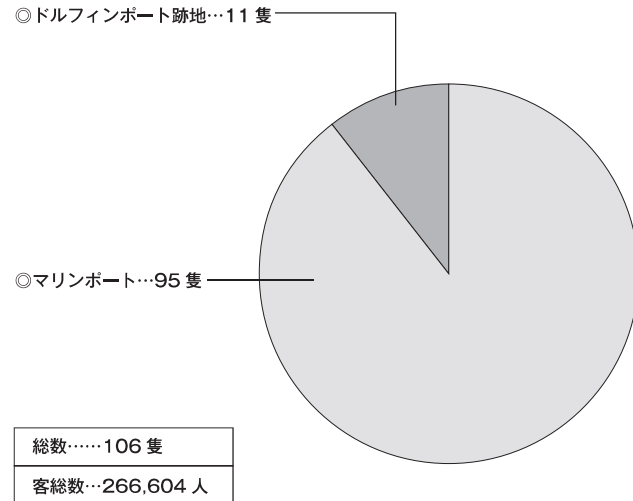
### 状況分析による提言

1. 錦江湾へのクルーズ船・寄港状況
2. 寄港回数 ベスト 6
3. クルーズ船の発着港
4. バスツアー先 ベスト 7
5. 錦江湾入港後の鹿児島観光の実態
6. 2019年のデータ分析
7. クルーズ船の業界の厳しい実態
8. クルーズ船のブランドを蘇らせるために
9. 地元から新しい観光の提案を



## 1. 錦江湾へのクルーズ船・寄港状況

2019（令和元）年1月1日～12月31日



●鹿児島観光をした人数は不明  
（ただ今データを入手する努力中です）

11

## 2. 寄港回数 ベスト6

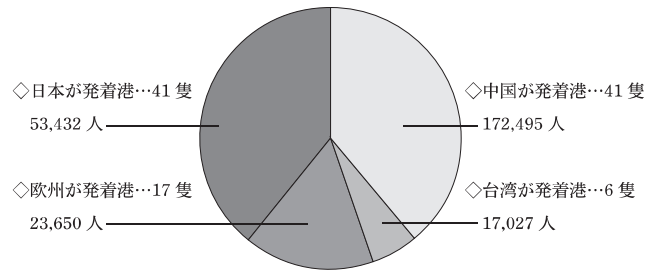
マリンポートに寄港したクルーズ船（2019年）

- ① 10回 コスタ・ベネチア（イタリア）135,225トン  
総乗客定員…5,260人  
寄港乗客数（トータル）…46,691人  
発着地 / 中国（上海など）や台湾。5/1に初入港。日本の各港をめぐる。
- ② 9回 スペクトラム・オブ・ザ・シーズ（バハマ）168,670トン  
総乗客定員…4,846人  
寄港乗客数（トータル）…46,025人  
発着地 / 中国（上海など）。6/24に初入港、日本の各港をめぐる。
- ③ 8回 クアンタム・オブ・ザ・シーズ（バハマ）168,666トン  
総乗客定員…4,905人  
寄港乗客数（トータル）…38,780人  
発着地 / 中国（上海など）日本の各港をめぐる。
- ④ 7回 MSC スプレディダ（パナマ）137,936トン  
総乗客定員…3,929人  
寄港乗客数（トータル）…25,535人  
発着地 / 日本（横浜など）、韓国（釜山、済州島等）や中国（長春など）に寄り、日本の各港をめぐる。
- ⑤ 7回 ダイヤモンド・プリンセス（イギリス）115,906トン  
総乗客定員…3,247人  
寄港乗客数（トータル）…19,412人  
発着地 / 日本（横浜など）、韓国（釜山、済州島等）や中国（天津など）に寄り、日本の各港をめぐる。
- ⑥ 6回 エクスプローラー・ドリーム（バハマ）75,338トン  
総乗客定員…2,800人  
寄港乗客数（トータル）…14,774人  
発着地 / 中国（天津など）や台湾。4/5に初入港。日本の各港をめぐる。

12

### 3. クルーズ船の発着港

錦江湾に入港したクルーズ船 (2019年)



《日本国籍のクルーズ船 / 錦江湾入港実績》 — 総数は 11 隻 —

- ◎ 5回 飛鳥II  
総乗客定員…872人  
入港乗客数 (トータル) …3,570人
- ◎ 3回 っぽん丸  
総乗客定員…524人  
入港乗客数 (トータル) …967人
- ◎ 3回 ばしふいっくびいなす  
総乗客定員…472人  
入港乗客数 (トータル) …1,245人

《欧州が発着港のクルーズ船 / 錦江湾入港実績》

- ◎ 5回 ウェステルダム (オランダ)  
総乗客定員…2,503人  
入港乗客数 (トータル) …7,237人
- ◎ 4回 バイキング・オリオン (ノルウェー)  
総乗客定員…930人  
入港乗客数 (トータル) …3,587人
- ◎ 3回 セレブリティ・ミレニアム (マルタ)  
総乗客定員…3,182人  
入港乗客数 (トータル) …6,356人
- ◎他に 5隻が各1回入港

### 4. バスツアー先 ベスト7

2019年度 (2019年4月～2020年3月)

各観光会社のデータを集計すると下記の通りである。

データでは13,912人 (免税店に出かけた人をふくむ) が各観光地に出かけたとされているが、実際は一方所のみに出かけたのではなく、複数の場所を周遊しているはずなので、13,912人という数字は重複されたものであり、実際の総数は五分の一程度の記録とみられる。

ただし、データ外の人数は10倍にも及ぶと推察される。その場合でも行き先のデータは、下記とほぼ比例すると考えてもよいのかも知れない。

《鹿児島市内の場合》

- ① 吉野公園 …… 2080人
- ② 城山展望所 …… 2009人
- ③ ドルフィンポート …… 1968人
- ④ 桜島 …… 698人
- ⑤ 照国神社 …… 638人
- ⑥ 仙巖園 (磯公園) …… 586人
- ⑦ 天文館 …… 253人

《鹿児島市以外の場合》

- 知覧武家屋敷 …… 192人
- 平和記念館 …… 141人 — 333人
- 指宿 …… 55人
- 池田湖 …… 40人
- 長崎鼻 …… 16人
- 伝承館 (白水館) …… 14人 — 125人
- 霧島神宮 …… 37人
- 霧島温泉 …… 16人
- 高千穂牧場 …… 14人 — 67人

## 5. 錦江湾入港後の鹿児島観光の実態

### 何人が鹿児島観光をしたのか…不明

錦江湾（マリポート & ドルフィンポート跡地）に寄港したクルーズ船の乗客数は、2019（令和元）年の場合、266,604 人である。

このうち何人が上陸して鹿児島観光をしたかは、データがなくて分からない。

各旅行会社がクルーズ船乗客のために手配した行き先別のバス台数というデータによると、その総数は次の通り。

《2019 年度 4,225 台のバスを手配（2019 年 4 月～2020 年 3 月）》

バスに乗った人…9,498 人  
免税店行った人…4,414 人  
総計 /13912 人

この人数は行き先別に記録したものを加算した総数である。この総数とバス台数を重ねてみると、1 台あたりに 3 人程度しか乗らなかったことになる。人数に関してはすべてのデータではないと考えられる。

ただしバス総数が 4,225 台、というデータは正しいかもしれない。

そこで 1 台あたりの乗客を 30 人と仮定すると、その総数は、126,750 人になる。（まだ多いかもしれないが）

この他にバス以外のタクシーなどを利用したことも考えられる。それに関するデータは皆無であるが、特筆できるほどの多人数ではないであろう。

おおむね以上の状態からクルーズ船の乗客のほぼ半数は、鹿児島観光をしなかった可能性がある。

それ故に、行くべき観光地をつくり出す必要がある。

## 6. 2019 年のデータ分析

### クルーズ船に関する現況のまとめ

2019 年のデータを分析すると、下記のように現状を理解できる。

1. 錦江湾にクルーズ船 106 隻が寄港し、266,604 人が訪れた。
2. その内、鹿児島観光を行った人数。…（不明）ほぼ半数か？
3. 観光はほとんどが貸切バスに頼っている。
4. 観光の主流は鹿児島市内で、吉野公園など金のかからない場所に集中している。（カジュアルのランクの乗客）
5. 鹿児島の二大観光地である指宿と霧島を訪れる客が少ないのは、距離的に遠いからであろう。クルーズ船は、朝入港して夕方出港するので、遠隔地の観光はできない制約がある。
6. 鹿児島市以外の観光地では、知覧がトップである。（日本国内の発着港のクルーズ船乗客が主である）
7. 観光をせずに、多くの乗客がクルーズ船内に留まっていると見られる。（ラグジュアリーおよびプレミアムのランクを対象とした、地元観光地への誘客がなされていない）

## 7. クルーズ船の業界の厳しい実態

### その背景を解明すれば…

船会社は、クルーズ船を貸し出すことで、利益を確保している。

ツアー会社はクルーズ船をチャーターして、乗客を募集し、クルージングツアーを実施している。

中国が経済成長したことから中国のツアー会社はこぞって、クルーズ船のマーケットに参入した。ここで各社が乗客を奪い合う過当競争となり、旅費を値引くことで乗客の確保する傾向が強まった。

ツアー会社の中には採算割れの旅費で募集する例も多く、赤字経営に陥り、撤退する会社が増えている。安い旅費で募集した乗客（カジュアルなランク）が、中国から日本の各港に寄港する比率は全体の80%を占めている。

安い旅費によるツアーは、安上がりの内容である。例えばマリンポートに入港後、鹿児島市内を観光するコースは、吉野公園、城山展望台、照国神社など、金を使わないところをピックアップしてある。

このような実態を見ると、現在のクルーズ船は、地元で金の落ちないシステムで運行されているといえる。

もう一つの問題点がある。

クルーズ船の会社は「寄港地観光を主催する権利」をさだめており、これを中国のツアー会社が購入し、さらに寄港先のバスやガイドを手配するランドオペレーター（業者）に転売している。

中国のツアー会社は乗客を確保するのに旅費のダンピング合戦を行っているため、寄港先のランドオペレーターの取り分を極力押さえている。このためランドオペレーターは乗客が買い物をした先の店舗に、キックバック（手数料）を要求する。その場合、免税店との契約によるキックバックが主体になっている。

地元のランドオペレーターはクルーズ船乗客を金の掛からない観光地に案内するコースの中に、免税店を必ず組み込んでいる。地元の商店での買い物は除外して、免税店だけに集中させる。

おそらく、この実態を見ると、ツアー会社も地元のランドオペレーターも免税店も赤字経営に陥っている可能性もある。そして地元には金の落ちないシステムが形成された。

17

## 8. クルーズ船のブランドを蘇らせるために

### コロナ後に求められるツアーとは

クルーズ船は、夢とあこがれと希望の存在であった。

しかし、最近では疎まれていた面もある。

例えば鹿児島市のドルフィンポートでは、クルーズ船の乗客が団体に訪れるという情報はいると、いっせいにトイレのペーパーを撤収し、公共施設のめぼしい物は収納していた。盗まれるため、警戒態勢をとっていたのである。

東京の店舗等でも「日本人以外はお断わり」という張り紙をしているところも珍しくなかった。店のスプーンやカップを盗まれたり、やたら騒いで雰囲気をつぶ壊したり…マナーの悪さが問題にされていた。

さすがにこのような問題は、最近、なくなってきている。

今後の課題として、中国を発着港とするクルーズ船のカジュアルなランクの乗客を除外する方向ではなく、お互いに異なる文化や習慣を理解し合い、良好なルールを構築し、ツアーによる来訪を機会に、「鹿児島ファン」になってもらうために、地元の側からの観光的な企画などが実施されるようでありたい。

クルーズ船の会社でも、船をチャーターさせることで経営安定をはかるシステムをあらためて、クルーズ船本来の高品質なツアーを乗客が楽しめるシステムへの転換を図ろうとしている。

クルーズ船の会社が日本の港を発着する企画の場合、乗客のランクはラグジュアリーおよびプレミアムが80%をしめる。中国などを発着港とする場合も、今後は徐々にこのランクが増えるものと予想される

コロナ後の乗客のニーズは今までと異なり、ツアー団体のコンパクト化、個人や家族のフリープラン化が進み、特別な体験ができる満足度の高いツアーが求められている。

地元でクルーズ船による誘客をはかるための観光地をつくるのに、民間の投資が必要とされる今、クルーズ船を呼ぶことが誇りと出来る、本来のブランドを再構築することが必要である。

18



## 9. 地元から新しい観光の提案を

### 業界の厳しい事態を解消するには

クルーズ船は錦江湾に入港する。

その錦江湾は日本の代表的な国立公園であり、世界的なジオパークに指定されている。美しい景色、豊かな海の魅力にも恵まれている。錦江湾をかこむ2つの半島は、活火山と向き合う60万都市があり、大自然の山岳、原生林、そして温泉など独特の環境を誇っている。

日本の食料基地と言われるほどの食材が豊富で、多彩な料理を楽しめる。また幕末維新などの歴史、伝統的な文化なども息づいている。

湾と湾岸両半島を含む「環錦江湾」は、東アジアの中でも特別な観光資源を有している。けれど、これは現段階では活かされていない。

現在のクルーズ船乗客は鹿児島市を主に薩摩半島側の既成の観光地に貸切りバスで出かけている。一部ではタクシー、レンタカーなども使われているが、ほとんどが陸上の移動手段に頼っている。

このため陸の交通網の渋滞をつくり、社会的な弊害も大きく、観光的にも時間のロスが大きく、行動範囲を限定される。これを解消するためには、船を活用して錦江湾に客を振り分ける必要がある。

しかもそうすることで、クルーズ船乗客は、今までにない新しい観光を楽しむことができる。

錦江湾に振り分けられた後、乗客はどこに行くのか。…それを受け入れるため、環錦江湾の各地に、それぞれの魅力を生かした新しい観光地をつくる必要がある。それは新しい地域活性化を促すことになる。

今までのクルーズ船乗客は、旅費を安くする過当競争のなかで募集されていたが、これからは環錦江湾の素晴らしさをアピールすることで募集することになる。クルーズ船が本来の夢とあこがれと希望の存在となるために、環錦江湾が一つの先例となることへのぞまれる。

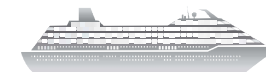
## 第3章 環錦江湾ゲートウェイをつくろう

### マリポートから湾内に、新観光ルートを開くために マリポートへの提案

1. 錦江湾を活用する具体的な方策
2. 環錦江湾ネットワーク
3. 環錦江湾ゲートウェイについての提案

#### 《提案図》

4. 環錦江湾ゲートウェイのひながた
5. 環錦江湾を活かす、観光のための船会社
6. 湾内船の運行事業が安定成長するために
7. 湾内航路の課題



## 1. 錦江湾を活用する具体的な方策

### マリンポートから乗客を船で錦江湾に振り分ける

マリンポートにクルーズ船が寄港している今、膨大な乗船客を観光地に誘致する交通手段が、いま最大にして緊急のテーマとなっている。

バスなどの陸上交通に頼っている現況は、一般道路の渋滞など、深刻な社会問題を引き起こしている。

また観光的にも時間のロス、魅力に欠けるコースの走行など、問題が多い。このため、陸上交通ではない手段が求められている。

マリンポートから乗客を船で錦江湾に振り分けることこそが最善の手段といえる。その見解はマリンポートを建設する鹿児島県としても、早くから打ち出している。

しかし、すでにクルーズ船が寄港しだしており、さらにマリンポートの拡張工事が進められている現況でも、錦江湾に乗船客を振り分けるための準備は具体化されていない。ほとんど手付かずのレベルといえる。

この課題は行政だけに押しつけければよいというものではない。観光は民間があって成り立つことを考慮すると、この課題に民間の側から提案がなされるべきであろう。

マリンポートからクルーズ船の乗客を、船で錦江湾に振り分けるためには、何を具体的になすべきか、ここに提案したい。

《ここで『環錦江湾』としているのは、錦江湾とそれを挟む両半島を包括した地域の意味である》

## 2. 環錦江湾ネットワーク

### マリンポートを要として各地区にゲートウェイを

1. マリンポートからクルーズ船乗客を湾内船で振り分けるには、その行き先をつくらねばならない。このため環錦江湾（両半島）観光の各コアにも、独自のゲートウェイが必要である。
2. 各コアのゲートウェイにも、湾内航路のための棧橋、切符売場や地元観光地への誘導、宣伝、予約などの機能を設置する。
3. 各コアのゲートウェイはその地元の観光の拠点として各交通手段が待機する場とする。
4. 各コアのゲートウェイはその奥にある地元の観光地に客を誘導するための役割を果たす。
5. 各コアのゲートウェイも、「海の家駅」や「港オアシス」などの制度を導入して、地域活性化の拠点として、観光客誘致のイベントを随時おこなう。
6. マリンポートのゲートウェイを総元締めの要として、各地のゲートウェイは綿密なネットワークを構築し、全般的に観光客誘致のため共同の企画、宣伝、業務などを推進する。

※ゲートウェイの発想は、クルーズ船の乗客を環錦江湾に振り分けしているが、それと同時に国内および県内の観光、行楽などの客にとっても、環錦江湾と出会う初めての本格的な玄関口とすべきである。

### 3. 環錦江湾ゲートウェイについての提案

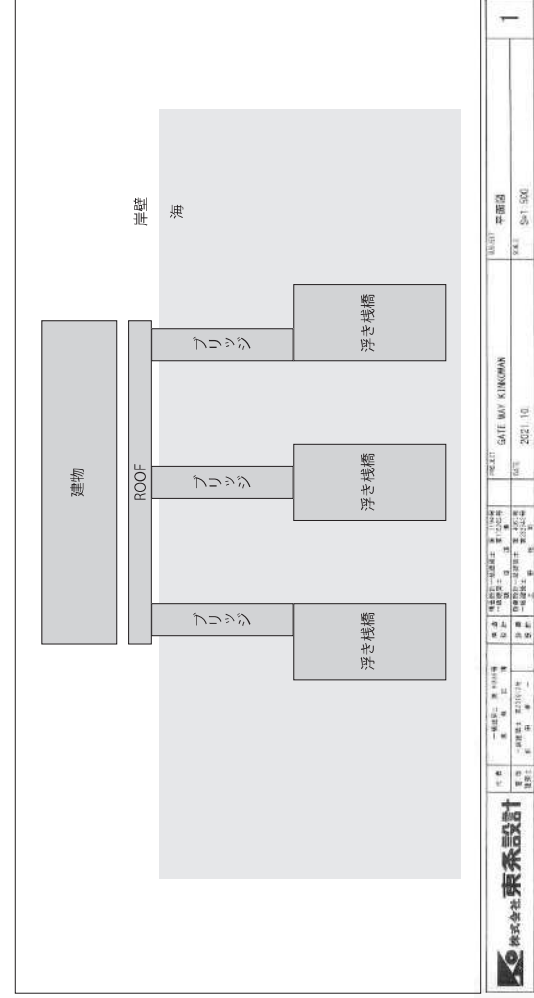
#### 環錦江湾の玄関としての幅広い役割

1. まず第一番目。……マリンボートの一角に「環錦江湾ゲートウェイ」を建設する必要がある。それがなければ、湾内船はどこから発着するのか分からないままの状態が続く。
2. そのゲートウェイには湾内船が発着する栈橋をつくる。クルーズ船の乗客数を考えると、当面でも3つの栈橋が必要であろう。
3. ゲートウェイにはビルを建て、キップ売場、待合場所、案内カウンターなどを設置する。
4. ゲートウェイのビルには環錦江湾の観光地宣伝、企画、予約などの機能を果たす事務所を置く。
5. ゲートウェイには、「海の駅」や「港オアシス」など、国の制度を導入して、環錦江湾の産物を販売店舗、レストラン等も配置し、イベントを随時行う。
6. ゲートウェイには定期バス、貸し切りバス、タクシー、レンタカー、貸し自転車などの配置施設が必要である。

※このゲートウェイは、ただ単にクルーズ船の乗客だけを対象にしているのではなく、県内をはじめ国内外の一般的なレジャー客、観光客なども利用できるようにして、常時運営して経営を安定させ、環錦江湾の幅広い玄関という役割を確立する。

#### 《提案図》

クルーズ船の乗客が地元観光地に移動する際、錦江湾の船を利用するにはマリンボートに、その船が発着するための施設（ゲートウェイ）が必要です。  
 <ゲートウェイの提案> 場所/マリンボートの西端。 内容/栈橋を3本、およびターミナルビル。



## 4. 環錦江湾ゲートウェイのひながた

### 沖縄県 / 石垣島・離島ターミナルに学ぶ

沖縄には先島と呼ばれる八重山諸島がある。その諸島の要となっているのが石垣島で、ここに小浜島、黒島、鳩間島、西表島、波照間島などをフェリーで結ぶ、「離島ターミナル」がある。

近年の離島観光ブームで、諸島を訪れるツアー客が多く、ここ離島ターミナルは活気に満ちている。ターミナルは大規模なビルで、赤瓦屋根の沖縄情緒をかもしだしている。内部には離島航路3社が個別に乗船券の販売や観光地案内のカウンターを構えており、待合休息所のほかにレストラン、お土産店などが10ヶ所あまり並んでいる。地元産の熱帯果実、手作り弁当も販売している。

ターミナルには4本の桟橋があり、諸島への定期便の船が発着している。そのなかの安栄観光社は、10数隻の船をフル稼働させている。ほかの2社もほぼ同じレベルで、共通チケットなどで連携している。

行き先の諸島では、ツアー客の満足度を高めるため、それぞれ島の魅力を活かした周遊コースをつくり、多彩なイベントを開いている。

これら諸島の観光情報は、出発前のターミナルカウンターでチェックでき、バスやレンタカー、レストラン、ホテルなどの予約もできる。

◎石垣島の「離島ターミナル」の状況とシステムは、鹿児島マリンポートに「環錦江湾ゲートウェイ」の方向性を示唆している。

沖縄の島々のかわりに、環錦江湾では大隅半島へ、あるいは薩摩半島へ、各観光地に船でかける、魅力あふれるゾーンの形成をめざせばよい。

## 5. 環錦江湾を活かす、観光のための船会社

### 現在は2社のみ

現在、錦江湾に観光のための船を運行しているのは、次の2社のみである。

- 1 ㈱なんきゅうドッグ…鹿児島市谷山港  
会長 / 今村弘彦氏
- 2 ㈱城山ストアー船舶事業部…鹿児島市下荒田  
会長 / 池島泰光氏

### 1. なんきゅうドッグの現状

《マリンポートと大隅半島を結ぶ湾内航路の確立》

なんきゅうドッグの本体は、船および船のエンジンなどを販売・修理する会社であるが、錦江湾において指宿市と南大隅町の間に、フェリー（153トン）を運行している。これは住民の生活、社会の経済的な面はもとより、観光的にも大きな役割をはたしている。

2010年からは、マリンポートに寄港するクルーズ船乗客を、大隅半島に誘導する船を運航している。

船名「なんきゅう10号」＝19トン、乗客定員64名。

マリンポートから鹿屋港まで35分～40分で結ぶ、不定期航路事業の認可を得ている。

同社では2010年と翌年に、合わせて10回、同船を同航路に運航した。このうち9回はクルーズ船の乗客、乗員であり、今までにない観光ルートとして好評を博した。そして大隅半島の観光に新しい可能性があることを立証した。

また、このうち1回は、鹿児島市などで募集したツアー客50名を乗客とした。これはクルーズ船だけでなく、県内、国内の一般観光客もターゲットにする試みで、上記と同様に新ルートとしての可能性を開いた。

その後、コロナ禍でクルーズ船が寄港しなくなり、また国内観光の自制もあって、同社のこの航路は運休したままの状態に陥っている。

しかし、同社ではコロナ禍の収束後、再びクルーズ船が寄港することと、国内観光も回復することを見通して、さらなる航路強化をはかるべく、このほど、新船を買収している。

船名「なんきゅう8号」＝19トン、乗客定員53名。

アルミ合金製のウォータージェット推進船で高速運航ができる。

マリポートから大隅半島までは下記の通り。

垂水港まで…20分

鹿屋港まで…30分

南大隅港まで…50分

同船は当初、不定期航路事業の認可を得て運航する。来年4月1日に就航する。

## 2. 城山ストアー船舶事業部の現状

《鹿児島市で発着する錦江湾クルージングの実績》

城山ストアーは本社をおく鹿児島市下荒田をはじめ、JR鹿児島中央駅のアミュプラザなどでスーパーを経営する、安定企業。その船舶事業部では、2005年より、鹿児島市の桜島フェリーターミナルに隣接する岸壁から湾内遊覧船を運航している。

船名「クイーンズしろやま」＝乗客定員80名。

クルージングは3パターンで、下記の通り。

遊覧…60分

ランチタイム…90分

ディナータイム…120分

この他に貸し切りもできる。

桜島を目の前にして、イルカが自然のままに泳ぎ回る湾をめぐり、歴史の街・鹿児島を湾上から眺望できるなど、他にはない観光的な魅力がある。特にランチやディナーは、本体がストアーであるため、地元の新鮮な食材が多彩に活かされているのも、魅力の一つ。特別企画として一流シェフを招いて本格的なフルコースを提供するなど、クルージングの魅力を高めている。

## 6. 湾内船の運行事業が安定成長するために

### 行政のマスタープランによる環境整備を

1. 錦江湾を活用した観光事業をおこなうのは、2社のみである。この2社の共通する課題は、まずゲートウェイの建設である。現在は、船の発着する場所があるだけで、乗客を受け入れる場所（チケットカウンター、情報提供コーナー、待合所など）のある建物が必要である。これは最低限の必要事項である。
2. この2社が共同して利用できる建物、施設であれば、そこに乗客を集中することができる。乗客としても利便性が高まる。
3. この建物＝ゲートウェイを拠点として、2社が連携した情報発信、集客企画、予約受付などの業務を展開することで、錦江湾の観光の強化拡大につながる。
4. 2社が共同で使う棧橋をつくることで、航路が集約され、管理上の効果がうまれる。
5. 将来は2社の成長とともに、他社も参入できるように、ゲートウェイを施設するには長期的なマスタープランが必要である。

●マスタープランはその施設主体となる行政がリードし、上記2社を含め、さらに各方面の観光関係者、県民有志も参画し、国立公園であり、また世界的なジオパークである、錦江湾を活かす総合的なものが作り出されるべきであろう。

## 7. 湾内航路の課題

### 牽引役として2社を大きく育てるために

クルーズ船の圧倒的な人数の乗客が、バスなどで観光地に移動すると、交通渋滞などの問題が深刻なので、錦江湾を船で移動する案が早くから検討されている。それはクルーズ船に関する最大の課題である。

しかもそうすることは、新しい観光コースの開発にもつながるので、最良の方策といえる。ぜひとも実現されるべきだ。

#### ☆湾内航路確立の課題

現在、マリンポートから錦江湾に船を走らせる意思を示しているのは、なんきゅうドッグ1社のみで、他にはいない。同社がこれを行わなければ、クルーズ船乗客を錦江湾に振り分けるという方策は机上の空論と化す。

同社では2020年、クルーズ船の乗客を乗せて、大隅半島の鹿屋港に運ぶ試運転を、8回ほど実行した。(このほかに鹿児島市のツアー客も運んでいる)。これは採算度外で実行された例もある。

その後、コロナ禍ですべては中断しているが。

やがてコロナは収束し、再び巨大なクルーズ船が寄港する時代が到来するであろう。けれどそうだったとしても、同社の湾内航路の運営は簡単に軌道に乗る可能性はない。同社の努力のみではどうしようもない、大きな課題が多々あるからだ。

その一つが船を接岸する棧橋が未整備という面がある。そして発着港にターミナルがないことも問題である。さらにクルーズ船乗客を錦江湾に誘導するマスタープランによる展望がないという問題もある。船は走らせるけれど、どこへ何のために運ぶのか、その先が分からないので、安定航路を確立する手がかりがない。

船を錦江湾に走らせるということは、鹿児島市をはじめ湾を囲む両半島の各観光地とつなぐという意味であり、それは行政がなすべきことも多いが、民間の投資をともなう新しい観光地づくりも不可欠である。こうした総体的な動きがなければ、同社の湾内航路は安定的に継続できる環境にない。これはきわめて時間のかかる課題であり、その間の同社を支える行政的な配慮が必要である。

#### ☆湾内クルージングの課題

鹿児島市の観光地は陸地だけに片寄っており、クルーズ船の乗客を迎えるために新しく環境をつくり直そうとしても限界がある。そこで陸地を離れて錦江湾に新しい観光空間を求めると、限り無い可能性が開ける。

錦江湾を舞台にした観光は、今までほとんど手がけられていなかったが、ただ一つ、城山ストアー船舶事業部だけが独自の遊覧船を投入し、湾内クルージングを実施している。

しかも18年の長きにわたって継続されている。

桜島を目の前にして錦江湾を周遊する、同社のクルージングは、地元や県外観光客に好評を博している。さらにこれからはマリンポートに寄港するクルーズ船乗客からも、魅力あるスポットとして注目される可能性が高い。

けれどそれが現実化されるのには、同社の努力のみでは解決できない多くの課題がある。

18年の実績を重視して、新たな発展のために、行政による環境の整備が必要である。

現在、同社の遊覧船は桜島桟橋の片隅に係留した状態で発着している。乗船客も不便をかかっている。安全性を優先するためにも、この環境を改めるべきである。

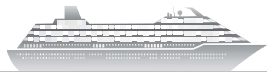
解決策として、行政の側が、ドルフィンポート跡地に専用の棧橋を設置し、乗船客を迎えるターミナルビルを建て、錦江湾観光の何よりもの目玉としての事業基盤を整えるべきである。

同社の単独事業ではなく、観光鹿児島市の事業として、世界的に誇るべき錦江湾を活用する先導役として、大きく育てる必要がある。

錦江湾の遊覧船を国際的な名物に押し上げるには、マリンポートと同跡地を船でむすび、クルーズ船乗客を短時間に手際よく誘導することで可能となる。そのためにも同跡地にゲートウェイを施設すべきである。

クルーズ船の乗客を迎えるために  
大隅・薩摩、両半島への具体的な提案

1. 基本ノウハウの開示
2. 錦江町への提案
3. 各スポットの現況と魅力アップ提案
4. 錦江町への総合的な提案



## 1. 基本ノウハウの開示

### 基幹となる観光ルートをつくりだす

マリポートからクルーズ船の乗客を湾内船で振り分けるには、その行き先がないと、実施は不可能です。

錦江湾、および両半島に、クルーズ船の乗客を誘導するのに、現況では、そうできるレベルの行き先があるとはいえません。

そのため、これから新しい時代の観光地をつくる必要があります。

いま、コロナ禍でクルーズ船の寄港は停止状態ですが、再びそれが始まってから新しい観光地づくりに着手するというのでは間に合いません。いまのうちに着手して、再びそれが始まった時には、フル稼働するのが理想的といえます。

では、クルーズ船の乗客をターゲットにした新しい観光地は、どのようにつくるべきなのか…それには段階があります。

まず県内の、あるいは近隣の、そして国内の観光、行楽、レジャーなどの客を誘致できる観光地づくりをめざすべきです。

地元や国内で人気のない観光地に、クルーズ船の乗客を誘致するのは至難のわざです。

錦江湾、および両半島には、新しい観光地をつくりだすためのきわめて魅力的な素材がたくさんあります。他と比較できないほどの独特の場所や物もふんだんにあります。それが活かされないまま、観光的な価値を眠らせている状態です。

そこで提案します。それらを活かすにはどうすべきなのか、と。

あれもあります、これもあります。ここもあります、あそこもあります。……これは魅力満載のように思えますが、受け取るほうを迷わせて、よし行こう、と決めさせる力を散漫にさせます。

バラバラな企画や情報を大量に流せば流すほど、一時的な効果は期待できても、永続的な効果は期待できなくなります。

まず大切なのは、一本、これという基本的な観光ルートをつくりたすことです。その後でその基本ルートの魅力アップをはかるため、季節ごとのイベントを絡ませたりします。

#### ◎地元の基本的な観光ルートをつくるには、どのようにすべきか。

まず、地元の観光スポットを一本につなぎ、周遊コース（半日コースや一日コースなど）をつくり、それを基本として固定させます。

この固定された基本ルートを、観光関係企業、観光客などに永続的にPRしつづけることで、それは定番となります。

定番コースがないところは、観光地とはいえません。

#### ◎定番コースをつくる秘訣は……。

他の地域にはない独自のスポットを大切にし、一本の線でつなぎます。同じようなスポットは取り入れず、多彩で、バラエティにとんだコースをつくることで、客を飽きさせないようにします。

スポットとスポットの間が距離が長い場合は、客に喜んでもらえるための、何か、を配置すべきです。

魅力の乏しいスポットはいろいろと付け加え、物語性を高めます。

#### ◎観光の基本は、地元にかねを落としてもらうことです。

この効果のないのは、本当の観光ではありません。逆にいえば、観光客にとってもかねを使えない観光地なんて何の魅力もないのです。

地元の産物を活かした独特の料理、お土産があり、あるいは農園、加工場の体験などを楽しめる……そうすることで、地元の人々が豊かになれる、それが本当の観光です。

クルーズ船が入港して今までと比べられないほど大勢の観光客が訪れる時代を迎える今、両半島に新しい観光地が生まれることが大いに期待されています。

## 2. 錦江町への提案

### 基本の周遊コースをつくる

錦江町のさまざまなスポットを、一本につなぎ、周遊コースをつくります。その場合、各スポットの魅力アップをはかるため、新しい要素をプラスして、ドラマチックに仕立てます。

周遊コースの基本は次の通りです。

#### 《半日コース》

神川の大滝……大原台地……旗山神社……花瀬……奥花瀬……錦江湾岸

#### 《一日コース》

神川の大滝……大原台地……旗山神社……花瀬……奥花瀬……鶴戸神社……照葉樹の森……雄川の滝……錦江湾岸

これらの各スポットをどのように魅力アップするか、それを具体的に詳しく提案します。

※この提案は、ただクルーズ船の乗客を迎えるためのものではなく、前段階として県内、南九州、九州、国内から誘客するためのものです。地元で、国内で人気を高めることが、国際観光地になるための最も有効で最短の手段です。





### 3. 各スポットの現況と魅力アップ提案

#### 錦江町の魅力あるスポット

##### 《半日コース》

- ① **神川の大滝**……森と溪谷のなかの滝は素晴らしい。ソーマン流しなどの施設があるが、にぎわいに乏しい。  
《提案》  
古風な建物をいかして、「三遊亭国歌 DVD 寄席」を行う。国歌師匠はこの近くで生まれ育った。その人気にあやかって観光スポットをつくる。
- ② **大原台地**……風光明媚、錦江湾と開聞岳を見晴らせる展望台がある。大根の産地で、冬は大根寒干しのヤグラ群が出現、夜はライトアップもなされる。  
《提案》  
大根ミニ資料館をつくる。地元特有の漬け物工房を併設し、お土産として販売。大根料理も楽しめるように。
- ③ **旗山神社**……村の鎮守の雰囲気たっぷり。建物も情緒があり、島津氏の軍旗の竿を作っていたという伝説あり。  
《提案》  
平家落ち武者の里なので、どこかに財宝が埋蔵されているという物語をつくる。
- ④ **花瀬**……ここは周遊コースの中心をなす場所である。世界でも珍しい石畳の川床、清流で遊べる。素晴らしい自然環境だ。藩主・斎彬公が訪れてお茶を飲んだ史跡がある。地元婦人による竹皮弁当が好評。  
《提案》  
休む場所がないので、自然景観にふさわしい建物をつくり、

地元名産のお茶を提供する場と、お茶のPR、販売の場も併設する。竹皮弁当もここで。

町の観光施策として、春の公園祭り、夏の音楽会、カブトムシの相撲大会、秋のトレインなどが開かれている。こうした催事を大切な財産として、基本的な周遊コースの誘客手段として取り込み、一体になり、企画、宣伝、運営を行う。

この一帯には町営のバンガロー、運動場、遊園地などがあり、また近隣には民営のぶどう園などもある。これらの諸施設も、基本的な周遊コースのなかで、誘客のためのテーマごとのプログラムを組んで、有効に活用できる。

- ⑤ **奥花瀬**……森の中の溪流が素晴らしい。ニジマス釣りを楽しめ、ソーマン流しの施設もある。  
《提案》  
自然を大切に。出来るだけ人の手を加えないように。
- ⑥ **雄川の滝**……錦江町内ではないが、最近、広く知られるスポットである。周遊コースのエリア内にあるが、上から眺める場所である。  
《提案》  
樹木が茂って滝壺がよく見えないので、整備が必要。ヤグラを組んだ小さな展望所、休憩ベンチなどを配置する。
- ⑦ **錦江湾岸**……白砂の海岸。国道に面して、開聞岳などの風景が素晴らしい。町観光課のアイデアで、影絵の写真スポットがある。近くに「道の駅」もある。  
《提案》  
自然にマッチしない建造物をつくらずに、ゆったりと過ごせる休憩場をつくる。国道に面しているので、自転車やバイクの個人、グループの旅行者も多いので、気軽に立ち寄れる休憩場が必要。「道の駅」と海岸との間の国道に、横断歩道と信号機を設ける。夏の「レゲエ浜祭り」など今までのイベントを財産として、基本的な周遊コースの誘客と一体化をはかる。

## 4. 錦江町への総合的な提案

### 基幹となる観光ルートをつくりだす

錦江町の基本的な周遊コースは、現状でも十分に魅力がある。豊かな自然があり、それも変化に富んでいる。史跡などにも独自性があり、町主導の観光施策も見事なほどの効果を生んでいる。

これを本格的にレベルアップするとしたら、次のことが考えられる。

#### ◎現在それぞれに開催されて大きな成果をあげているイベントを、一つにつなぎます。

年間を通した連続性をもたせるため、基本的な周遊コースの誘客戦略にくみこみ、間断なく対外宣伝を行います。企画集客、実施なども共同で行います。

#### ◎基本的な周遊コースの魅力アップの努力を継続します。

例えば旗山神社から花瀬までの距離が長すぎるので、この間に客を飽きさせない、何かを配置する工夫が必要です。

武家屋敷がないのであれば、山村ならではの古民家はないだろうか。神話や伝説の語り継がれている場所はないだろうか。この地をよく知るための史跡はないだろうか。民俗芸能の受け継がれている集落はないだろうか。独特のことを手がけている人物はいないだろうか。

現場に足を運んで、調べて回ることにより、観光名所をつくりだすことができます。

#### ◎観光の本質を忘れてはいけません。地元で金が落ちて、地元の人が潤うことで、本物の観光地に育つのです。

錦江町が本物の観光地に生まれ変わるためには、小さくてもよいので、地元の人による新しい産業が起こるべきです。

例えば、錦江町の原生林にはたくさんの猪がいます。猪による農作物の被害は大きな社会問題になっています。しかしこの猪をジビエ（野性の鳥獣の肉）として生かすなら、新しい地元産業を起こせます。地元の狩猟組合と提携して処理施設をつくり、その肉とともに地元名産の大根、山菜などをいかした「シシ鍋」料

理を手がけてはどうでしょう。この料理を観光的に生かすには、野外にヤグラを組んで、鉄鍋をさげ、薪を燃やして（火おこし講習会）、目の前で料理を作ります。鉄鍋から直接、客が料理をとって食べる、野性の気分たっぷりの演出をします。

また猪の肉は、ジビエの素材としてお土産で販売でき、通販でも全国に販売できます。

さらに錦江町では地元の人たちが、趣味的に蜂蜜を採取しています。これは原生林に野性のままに生きているハチを、自分の巣箱に通わせて採取したもので、全国的にも例のない自然のままの蜂蜜です。この貴重な蜂蜜を生かした産業も起こすとしたら、観光が大きなテコになります。地元の人たちが「蜂蜜組合」をつくり、小規模ながらも衛生管理の徹底した瓶詰め工房をつくり、それを商品化してお土産として販売します。工房は見物させることで観光ポイントとなり、そこに売店も併設し、また全国通販のセンターにもできます。

大原台地は大根の主産地として有名ですが、それはどこかの漬け物工場に送り出すための産地にとどまっています。地元の産業とするためには、地元の人が昔からの技法の漬け物をつくることで可能になります。観光的に生かすには見学や体験の出来る漬け物工房をつくり、そこに店舗を併設して漬け物をお土産として販売します。漬け物だけでなく、大根を素材とする加工品、各家庭向けの料理の素材、青果用などの商品も販売し、全国に通販でも売ります。

#### ◎錦江町にしかない、独特の料理、珍しいお土産……これをつくりだすことで、本物の観光地になれます。

独特の料理をドラマチックに楽しめる場、珍しいお土産をつくる工房での見学や体験ができ、そして買って帰れる場を、観光的に生かすためには、自分たちの都合ではなく、観光客に合わせた場所に設置すべきです。

神川の大滝から始まる周遊コースの中に、これらの施設を効果的に配置することで、コースの魅力は高まり、地元への経済的な波及効果も高まります。

◎コースを設定した後は、それが定番となるように外部に働きかけます。

決してぶれないように、かたくなに一貫して、観光業者、マスコミ、観光客などに、基本の周遊コースを前面に出して、あくこともなく、繰り返し宣伝し続けます。

◎誘客のターゲットは、まず県都の鹿児島市から。

錦江町に新しい周遊コースができたということをアピールするには、鹿児島市から錦江町までのアクセスも新しいものができたことと合わせてアピールする必要があります。新アクセスのアピールが錦江町の注目度を高めます。

それは鹿児島市から錦江湾を観光船でわたるといふ、今までにないアクセスです。初期の段階として、その観光船が鹿屋港に発着するとしたら、鹿屋港からバスを運行して、錦江町の周遊コースに誘導する必要があります。これは地元バス会社等との連携で可能です。

将来は定期運行もできるレベルまで高めることをめざすべきです。

鹿児島市から県内、近隣県、そして全国に誘客船略を展開し、やがて錦江町の周遊コースを毎日、定期観光バスが走る時代を迎えてこそ、錦江町は本物の観光地になり、外部からの貸し切りバス、レンタカーなどを利用する観光客も増加します。

◎大隅半島は観光的には処女地であり、これから大きく花開く可能性が多彩に潜んでいます。

しかし、大隅半島の全体がいつせいに観光的に生まれ変わることはできません。段階を追って次々とそこをめざして手を打っていくとしたら、まず初めに外部の観光情勢に合致する、地理的にも条件的にも一番適切な地からはじめるべきです。

いま、大隅半島でその位置に立っているのが、錦江町です。

錦江町が成功することは、大隅半島の全般的な観光産業を牽引することになるばかりか、鹿児島市を含む環錦江湾の観光も新しい活気を生み出すこととなります。

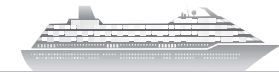
## 第5章 県都に新しい観光拠点をつくろう

### 鹿児島市に関する提案

1. 鹿児島市の位置と役割
2. 県都・鹿児島市としての新しい発想
3. ドルフィンポート跡地を海の玄関に
4. 同跡地に国際的な観光地づくりを

……具体的な提案

- ① 鹿児島フェスティバルシアター
- ② 南国の楽園『露天温泉の島』
- ③ 美術工芸品のバビリオン『鹿児島伝統館』
- ④ 鹿児島の豊饒な食『ごちそうの隠れ里』
- ⑤ 市街地とむすぶ『鹿児島ステーション』



## 1. 鹿児島市の位置と役割

### 環錦江湾および南島の拠点都市として

鹿児島市内にマリンポートが建設され、世界屈指のクルーズ船をはじめ、年間100隻もが入港する時代を迎えた。

《コロナ禍で一時停止しているが、やがて収束するとみて》

この10年ほど前から東アジアでクルーズ船ブームが起き、来日クルーズ船は年を追って激増してきた。そうしたなかで鹿児島マリンポートが開港し、そのブームに新しい魅力をそえた。

まず何よりも錦江湾の景観が東アジアという好評を博し、日本本土の最南端ゆえに東アジア各港と近い距離にあり、太平洋と東シナ海に面しているため航路を組みやすく、錦江湾の水深が深いため安全航行ができ、またクルーズ船専用のパスであるため利便性が高いことなど、その優位性を高評価されている。

いわば鹿児島マリンポートは東アジアにおけるクルーズ船寄港地の花形なのである。

地元の鹿児島市はこれによって、国際観光に飛躍できる絶好のチャンスをつかんでいると言える。

しかし、チャンスは活かされているだろうか。

コロナ禍がおきる直前の2019年、鹿児島市にはおよそ26万人のクルーズ船乗客が訪れているが、そのうちの大半は船内にとどまっているとみられる。下船して観光をした人たちはほとんどは、鹿児島市内の観光地めぐりをしているが、それは吉野公園、城山展望所などの物見程度ですませている。つまりクルーズ船による経済的な波及効果はきわめて薄い現況である。

これは何故かといえば、クルーズ船乗客を迎えるための、新しい時代の観光が創出されていないからである。

## 2. 県都・鹿児島市としての新しい発想

### クルーズ船時代に即応した国際観光都市に

これまでの鹿児島市は観光地として、それなりに高い評価を得ており、全国から多くの観光客を誘致していた。それ故に今までの観光地は大切にすべきである。そして国際化のために環境を整えるならば、さらに魅力を発揮できる。

しかし、今までの観光地は陸地に限定されている。このため巨大クルーズ船の乗客の誘導するのに、陸上交通に頼るため、深刻な交通渋滞などの社会問題を引き起こしている。また観光的にも無駄な時間を費やすマイナス要因となっている。そこでマリンポートから各観光地に近い臨海部に、船で誘客する必要が生じている。錦江湾を活かす発想がのぞまれる。

錦江湾は日本を代表する国立公園であり、また世界的なジオパークにも指定されている。独特の海洋的な魅力も豊かであり、観光資源としての価値は素晴らしいといえる。

鹿児島市はこの錦江湾に面しており、一体になって都市を形成している。しかし今まで鹿児島市の観光に、錦江湾はさほど活かされてこなかった。

いうまでもなく、鹿児島市は錦江湾の玄関である。

県都としての鹿児島市は、県内の各観光地の要であるべきで、鹿児島市が錦江湾の玄関となることは、ここから湾内航路で大隅半島や薩摩半島の環錦江湾の各観光地とつながるルートが開ける。

鹿児島市の観光は、環錦江湾の拠点となるならダイナミックなスケールで発展できる。クルーズ船の乗客ばかりか、国内外の一般の観光客もここに誘致できる。

また世界遺産の屋久島、奄美大島、徳之島などにとっても、県都の鹿児島市は「海の玄関」となれる。

鹿児島市の観光は、これまでの鹿児島市内の陸に閉じこもった発想から、環錦江湾および南島を包括する発想によって、クルーズ船時代に即応する新しい国際観光都市に飛躍できる。

### 3. ドルフィンポート跡地を海の玄関に

#### ゲートウェイの建設

ドルフィンポート跡地は市街地に最も近く、鹿児島県のシンボルである桜島をどこよりも近くで眺望できる、この上もない立地に恵まれている。

県都の鹿児島市が新しい県全体の観光拠点をつくるのに勝るところはない。ここが最適地である。

《ただし、同跡地は鹿児島県の所有であり、この観光地づくりは県の管轄になるだろうが、場所は鹿児島市なので、その場所をどのように活用できるかという角度で、次の通り提案したい》

同跡地は鹿児島市が「海の玄関」であることをアピールできる最適地である。そのためにはゲートウェイとしての棧橋、利用客に対応するためのビルを建設する必要がある。

鹿児島県は2021年2月、モデル事業として、マリポートから市街地に近いドルフィンポートまで、大型バス15台をチャーターし15分間隔で無料シャトルバスを走らせた。この日は4867人を乗せたクルーズ船が寄港した。その乗客を市街地に運ぶ試みであった。

この事業で一番の課題となったのは、一般道路の交通渋滞であった。このためシャトルバスは片道40分、あるいは1時間かかった例もあった。これ解決するには、船による移動しかない。例えば民間会社の「なんきゅう8号」であれば、この間を10分あまりでつなぐことができる。

この間を船でつなぐには、同跡地に棧橋を設置する必要がある。

同跡地を環錦江湾の玄関とするなら、ここから湾内船が発着するための棧橋、およびゲートウェイビルが必要となる。同ビルにはチケットカウンター、待合所、情報提供コーナー、事務所などをはじめ、レストラン、土産店なども配置して、幅広い機能をもたせる。

また世界遺産の南島の情報基地を兼ねる。

鹿児島市が湾および外洋の要として新しい立ち位置を確立するため、魅力あるゲートウェイをつくり、それも観光施設とすべきだ。

### 4. ドルフィンポート跡地に国際的な観光地づくりを

#### 具体的な提案

ドルフィンポート跡地は単なる「海の玄関」ではなく、その周辺一帯に、クルーズ船の時代に即応した観光施設をつくる。それは国際観光都市に飛躍するための施設であり、県都にふさわしい全県的な拠点としての施設である。

その具体的な提案をする。

#### ①鹿児島フェスティバルシアター

クルーズ船の乗客を含め、最近の観光客のニーズをアンケートなどで確認すると、その地元の歴史、文化に触れたいということが、大きなウェイトを占めている。

そのニーズは、例えば「黎明館」や「美術館」などで満たされる層もいるでしょうが、観光としては別の角度で幅ひろい層に対応する必要がある。

それは生きた人間による歴史と文化を楽しんでもらうということだ。具体的には、歴史と文化を目の前で演じて紹介するもので、その場と客席が一体になった円形シアターを建設する。

例えば、薩摩剣法・自頭流の棒叩きを実演し、観客もそれを体験する。/農村の春祭りで張り子の牛が暴れて、そのあとの棒踊りのとき、観客も踊る。/おはら祭りの踊り連が繰り出して、観客も一緒に踊る。/祇園祭りの御輿が練り回り、観客も一緒に御輿を担ぐ。

鹿児島県の歴史(倒幕維新など)を詩吟や剣舞を交えてドラマを演ずる。

観客はクルーズ船の乗客のみがターゲットではなく、国内外の一般観光客、特に修学旅行生も……。演じるのは市民で、文化活動の育成にもつなげる。

#### ②南国の楽園『露天温泉の島』

鹿児島市が温泉の町という認知度は高くないのでは。

それをアピールするのと、それを活かした世界でも珍しい観光施設をつくることで、その恩恵を活かす。

桜島と錦江湾を見晴らす総ガラス張りのドームの中に、椰子の木がそびえ立ち、ハイビスカスやブーゲンビリアが咲き香り、野鳥が鳴き、蝶が群れ飛ぶ……あたかも南の島の楽園というなかに、大小さまざま温泉の露天風呂を設置する。

季節によってポンタン湯、ハーブ湯などのイベントも実施。熱帯果実の生絞りジュースなどの販売カウンターも設ける。

カジュアル層の露天温泉とは別に、ラグジュアリー層の露天温泉も設置し、幅広く対応する。

### ③美術工芸品のパビリオン『鹿児島伝統館』

鹿児島の誇る伝統的な美術工芸品を、展示して終わるのではなくて、販売する施設をつくる。

一般的なお土産はゲートウェイビルの中に店舗を配置し、こちらは雑踏を押さえ、鹿児島の「格」を誇るための豪華な施設として、例えば、クルーズ船の富裕層を対象にアピールする。

富裕層の目的買いにつなげて、地元の業界を支援する。また、ここから黒元などに誘客する観光コースもつくる。

さらに多彩な民芸品も取り揃え、陶芸や機織りの体験などもできるコーナーも併設して、観光的な魅力アップもはかる。

### ④鹿児島の豊饒な食『ごちそうの隠れ里』

肉、魚、野菜など、鹿児島の豊かな農産物を活かしたレストランや割烹などを配置する。例えば天文館などにあるそれとは重ならないように、よりクオリティーの高いメニューを提供する少数の店を配置します。全体の規模は制限し、雑踏を押さえ、富裕層を個別に受け入れて、満足度の高いものをめざす。

ここは地元の人にとっても接待の場として、クルーズ船のランク高い乗客、また一般観光の上級客にとっての指定席になる。

この一角に焼酎の全銘柄の販売、その歴史や製法などの資料の展示場を併設、さらに黒糖、農産物や海産物の加工品など、一流の品を選別して展示販売する。

### ⑤市街地とむすぶ『鹿児島ステーション』

市街地とやや離れているため、いまや全国的にも希少価値のある路面電車を、ドルフィンポート跡地に引き込むことは大きなポイントといえる。

また市街地の商店街やホテルなどと契約し、そこが経費を負担して、各個をめぐる無料のシャトルバスを運行する。

路面電車、シャトルバスなどの発着する場、定期バスの寄る場、そしてタクシーなどの待機する場を、一つにまとめた施設として、「鹿児島ステーション」という施設をつくる。

これはゲートウェイビルと一体になり、そのものが観光センターとして賑わうように、随時イベントなどを開催する。

## 第6章 環錦江湾に「空」の観光ルートをつくろう

### ヘリコプターを活かすための提案

#### 1. クルーズ船の富裕層を、環錦江湾へ



## 1. クルーズ船の富裕層を、環錦江湾へ

### ヘリコプターで新しい観光の創出

クルーズ船の富裕層を鹿児島県の観光地に誘導するには、移動時間のロスをなくし、移動中にも独自の観光を楽しめ、それも集団ではなく自分の範囲内のメンバーに限定されており、到着先でもそのメンバーだけでゆっくりと過ごすことができ、そこで独特の観光を楽しむことなどが必要条件となる。

この必要条件をみたせる移動手段として、最もふさわしいのはヘリコプターである。環錦江湾観光にヘリコプターを活用するためには、次のような環境を整えるべきと考察する。

1. クルーズ船の発着するひざもとであるマリポートに、即応できるために、ヘリポートをつくる。
2. ヘリコプターによって錦江湾（国立公園、ジオパークなど）を空から楽しむ観光ルートをつくる。
3. 環錦江湾（湾と両半島）のコアとなる各地の観光地に、ヘリポートを配置し、マリポートとつなぐ。
4. 各地の観光地はヘリコプターによって誘致するクルーズ船の富裕層に向けた施設をつくる。

※例えば、佐多岬の場合、現在状況ではクルーズ船の乗客誘致はゼロであり、今後も期待はできない。しかしヘリコプターを活かせば短時間で移動可能となり、また本土最南端を上空から遊覧できる他にはない魅力を生かせる。着陸後には農業被害で問題の多い野性の猪などをジビエとして活かした野外料理、養殖ものではない天然魚の海の幸、壮大な原生林の山菜、蜂蜜などの山の幸、それらを活かした独自の料理やデザートなどを楽しめる施設を整える。富裕層が半日ゆっくりと楽しめる環境をつくりだせば、佐多岬が新しい国際観光地としてスポットを浴びられる可能性は十分にある。

※指宿温泉も現在はクルーズ船の乗客誘致はほとんど成果があがっておらず、今後も期待薄とみられる。しかしヘリコプターによる移動ができるようになると、距離が遠いという難点を一挙に解消できて、可能性が開ける。世界でも比類のない砂むし温泉を、富裕層をターゲットとした施設によって楽しめるようにすることで、指宿市も新しい国際観光地に脱却できる。

※クルーズ船の富裕層をターゲットにすることは、観光客の大量誘致ではなく、例えば、牧園町の「天空の森」のような発想によって実現可能になる。

5. 環錦江湾の観光にヘリコプターを活かす場合、比較的に大衆的な層をターゲットとするには、『環錦江湾ゲートウェイ』の事業と提携し、各観光地とのネットワークを活用して、共同でイベントの開催、情報発信、予約受付などの事業を構築する必要がある。



岩崎与八郎氏の指示を受ける筆者（右）  
クルーズ船「キャンペラ号」にて。1970年10月  
(写真/朝日新聞より転載)

### 郷原茂樹（ごうはらしげき）

《環錦江湾ネットワーク/オピニオンリーダー》

20代から30代、観光のマスタープラン、観光地づくりを学び、イベントの企画・実施、宣伝物制作、広報などの業務を手がける。錦江湾の自然を守る運動を行う。その後、6次産業のオピニオンリーダーとして全国500カ所で講演、その実践として（株）フェスティパロ社を創業。唐芋菓子を羽田空港のJALUX、東京駅の大丸などを中心に北海道から沖縄まで販売網を展開。国際交流によって東アジア唐芋友好協会を設立して代表となる。現在は大隅半島農林文化村&大隅半島芸術村の村長。

●吉国明彦《フリー・エディター》



制作/2021年12月

## 環錦江湾ネットワーク

《暫定連絡先》

大隅半島農林文化村

〒893-0053 鹿屋市浜田町・南風の丘1-1

TEL.0994-47-3118

FAX.0994-47-3116

E-mail [info@minami-kaze.com](mailto:info@minami-kaze.com)

URL <http://minami-kaze.com>



©環錦江湾ネットワーク

